

第一跨線橋の老朽化に伴う対策について（第2回）

日 時：令和 3年11月 6日（土） 14：00～15：30

場 所：芦屋市民センター（市民会館） 401室

参加者：24名

質 問 ・ 意 見 等	回 答 等
■ 第一跨線橋に関する内容	
過去に、補修や補強工事をしているのか。	震災時に補修を実施しています。 また、平成20年に老朽化に伴う高欄の改修工事を行い、橋に掛かる荷重を軽減しています。
震災時には、第一跨線橋に耐震補強などはしなかったのか。	第一跨線橋は、橋としての機能が保持されていたので、欠損部の補修を行っています。 耐震性については、全てを阪神淡路大震災後の耐震基準にするのは費用や期間的にも難しいため、新しい橋を設置する際には最新の基準で耐震化しますが、それ以外は基本的に補修という考えです。
第一跨線橋の土地の権利関係はどうなっているのか。	第一跨線橋が架かっている土地は、芦屋市が所有しています。 なお、道路と鉄道で相互の土地を使い合うという「道路と鉄道との交差に関する協定」が当時の建設省と国鉄にて締結されており、芦屋市の土地を鉄道が運行しています。 また、この協定により、市の工事でJRの土地を使用する際は、無償で使用できます。
■ 対策案の比較検討に関する内容	
安全とは住民が移動するための安全である。	ご意見として承ります。

住民の利便性については、考慮されているのか。	市民の利便性をないがしろにしているわけではなく、市民生活や第3者への安全性を重視して判断しています。
評価項目に市民の利便性が抜けている。	
生活者の視点で考えるべき、コストではない。	
耐震基準について、架設時の基準ではなく、現在の基準で判断すべきではないか。よって、芦屋橋についても現在の基準で判断すべきではないか。	耐震基準については、適宜改定されており、改定される度に市内の橋を最新の耐震基準にすることは、費用や期間的にも困難です。そのため、架設当時の耐震基準に準拠しているかどうかの確認をしています。 なお、第一跨線橋は耐震性が考慮されていない橋で、地震時に第3者被害が発生する可能性があり、リスクが大きいと判断しています。
今回の資料は、設計コンサルタントに検討させたのか。	市が示した5つの方針に沿って、ジェイアール西日本コンサルタンツ(株)が他の事例等を参考にしながら検討し、費用や作業期間は、最終的には市で妥当性を確認した上で評価しています。
費用および作業期間の評価は誰が行ったものか。芦屋市による、撤去・迂回路対策案ありきでの評価になっていないか確認したい。	
コンサルタントとの契約は、入札なのか。	
JRは耐震性を考慮していない橋を芦屋市へ渡している。これは瑕疵であり、JRにも何かしらの負担をしてもらわなければいけない。	第一跨線橋は、昭和55年3月に当時の国鉄から譲渡を受けました。譲渡を受けるに際し、不良箇所は国鉄により補修を行っています。 譲渡については、国鉄と市で協定を締結しており、第一跨線橋の改築・補修・撤去は、芦屋市道路管理者の負担で実施するとなっています。その為、今回の対策は、市の負担となります。
⑤案に賛成。JRに費用をみてもらえないのか？お互いにメリットがある。	
撤去・迂回対策案ありきで評価されているのではないか。	前回の説明会でのご意見を踏まえ、「橋を残すことができないか」、「現在の橋と同等の施設を設置できないか」と段階的に検討し、総合的に判断した結果、「撤去・迂回路対策」と判断しています。
1週間のうち2時間しか作業ができないとあるが、電車を止めずに作業できるはず。	第一跨線橋には電線が添架されているため、作業中は停電作業が必要です。そのため、時間の制約を受けることになります。

<p>実害が起きないように毎年補修し、とことん橋を使用することを前提としたら、そこまで費用はかからないのではないか。</p>	<p>補修を行っても、95年が経過している老朽化した橋を健全にするわけではありません。第一跨線橋は交通の大動脈である JR 神戸線の上に架かっている耐震性が考慮されていない橋のため、老朽化している橋を使い続けることはリスクが大きいと判断しました。</p>
<p>人と自転車が通れる幅にすれば架替えの費用は安くなるのでは。</p>	<p>対策案の比較では、「現状の幅の橋を架け直した場合」で評価しています。橋の幅を狭くする等をすればコストは安価となりますが、例えば橋の幅を半分にしたからといってコストも半分になる訳ではありません。</p>
<p>アプローチ勾配の問題は基準の8%ではなく、芦屋市の身障者団体に合意をもらい、既存の10%でいいのではないか。</p>	<p>スロープの勾配は基準の8%を適用しています。これは「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の制定を受けて兵庫県、芦屋市共に条例で同じ内容を定めているため、この基準は遵守しなければなりません。</p>
<p>橋の高さを上げることについて、JRにも責任がある。 建築限界は、もともとJRの計画がおかしかったのではないか。 そのため、瑕疵ではないか。</p>	<p>第一跨線橋は、当時の鉄道省が架設しているため、当時の鉄道運行を妨げることがないように建設されています。よって、当時は現在の高さでよかったこととなります。 JRも現在の第一跨線橋の高さ変更は求めていませんが、新しく架けるとなると、現在の建築限界を遵守しなければなりません。 また、橋の計画高さは、今後の維持管理費の軽減を考えると、点検や補修足場を設置するための余裕高については必要であると考えています。</p>
<p>案を示し、評価をした段階で市民の意見を聞くべきではないのか。</p>	<p>前回の説明会で「撤去・迂回路対策案」と「撤去・新橋架設案」以外の「補修案」、「補修及び耐震補強案」、「撤去・地下道案」のご意見をいただきました。今回はその案を加えて検討しましたが、案の提示だけではなく、老朽化対策を進めるためには、比較した結果を踏まえた「市の方針」を示すことが必要だと判断しました。</p>
<p>各案の比較について、一覧表を作るべきではないか。</p>	<p>説明会ではスクリーンにて説明することから、一覧表ではなく、案別に資料を作成しました。 一覧表にまとめた資料は、ホームページに掲載します。</p>

■ 迂回路対策に関する内容	
迂回路対策の概算工事費に芦屋橋の歩道拡幅工事は入っているのか。	学校・PTA・愛護委員・芦屋警察・県道管理者などの方々と一緒に迂回路候補を点検し、どの経路にどのような安全対策ができるのか精査していきます。なお、芦屋橋は橋の安全性は確保されておりますが、通学路となる際には、どのような対策を行うのか管理者である県と協議します。芦屋橋だけで対策が不十分であれば、ふれあい橋の対策も検討します。
芦屋橋を拡幅することは考えないのか。芦屋橋は歩行者や自転車が通行するには危険であり、芦屋橋を歩行者と自転車が通れるように改良するべきであり、計画を提示してほしい。	
通学路の安全を確保することが一番大事な視点である。	
歩車分離状態の第一跨線橋を撤去し、狭くて危ない芦屋橋に迂回させるのはマイナスである。安全確保について考えてほしい。	
5案について、迂回路の工事によってどのように安全性が向上するのか併せて提案すべきではないか？	
迂回路に関しては警察とも連携していただけないか？マナーの悪い車も多いので。	迂回路安全対策の方針については、次回の説明会にて説明させていただきます。
迂回路となる芦屋橋の健全性はどのような状態か。迂回路となったのち、すぐに芦屋橋に問題が見つかる等で更なる迂回路の検討が必要になるようなことがないか確認したい。	
芦屋橋は県道なので、芦屋市が整備できないのではないか。	第一跨線橋の対策に伴う迂回路として県道を整備する費用は、国からの補助金を活用し、芦屋市の負担で実施する予定です。
山手中学校も登下校で利用するから安全性について考えてほしい。	教育委員会とも迂回路候補を歩き、どの経路にどのような安全対策ができるのか精査していきます。中学校とも必要に応じて調整していきます。
撤去ということになるのであれば、通学区域の変更も含めて考えてほしい。	通学区域（校区）の変更については教育委員会の判断となりますのでご意見として承ります。
■ 対策方針について	
⑤案でJRと価格交渉をすることになるなら、市民の税金なので市民の代表も交渉の席に同席させて欲しい。	JRと工事協定を締結する際は、最終的に市で金額の妥当性を精査します。なお、上記工事協定を締結する際は、市民の代表者である市議会に諮ります。

市が提案する⑤案に賛成しますが、⑤案での撤去費用が高い印象を持ちました。仮に⑤案に採択された場合には、競売などの状況により変動する可能性はあるのでしょうか？	撤去費用が高い理由としては、通常の工事と違い、1週間のうち2時間程度しか作業ができないからです。 一般的に、工事を設計・積算して予定価格を算出し発注する際、市の入札等では、受注価格は予定価格より低い金額で落札される工事が多いです。第一跨線橋については JR と工事協定を締結しますが、価格が変動するかどうかは分かりかねます。
この橋が無くなれば不便になるが、莫大な金額がかかるならば撤去案で良い。子供世代の負担になることだけはやめていただきたい。	ご意見として承ります。
他の JR を跨ぐ橋でもこの様な問題が今後起きるのであれば、撤去できる橋は撤去した方が良い。他の橋は車も通るので残して欲しい。そちらにお金をかけて欲しい。	今ある橋を補修で残すことを原則としていますが、現場条件や橋の状態等を総合的に検討し、対策を決定します。
今回で⑤案に決定なののでしょうか？	市の方針としては、5案の「撤去・迂回路対策」となります。 今後、迂回路の安全対策の検討を進め、次回の説明会で提示します。
■ 説明会の運営について	
オンラインで質問や意見を投稿する場合、匿名はおかしい。	今回の説明会でオンラインを導入した目的は以下のとおりです。
子供の世話もあるので、次回もオンラインを併用をお願いします。	①新型コロナウイルス感染拡大防止のため
この slido の活用は大変質問しやすかったです。	②当日会場に来ることができない方も説明会に参加してもらうため
匿名、実名、顔出しはお任せします。	運用方法については、次回の説明会に向けて内部で検討します。
実際の子育て世代で子供も活用していますが、撤去で良いです。そんな「市民の声」もきちんと反映していただきたいです。	ご意見として承ります。
オフライン、オンラインまたは声の大小に関係無く、市民の声としての公平性が担保されるような説明会運営を希望します。	ご意見として承ります。
次の説明会は説明し終わってから質問時間としてください。オンラインだと資料がないため少しわかりにくいです。	ご意見として承ります。
次回以降は、参加者にメールで事前配布を希望します。	説明会の前日に、メールにて事前送付しています。

■ その他	
<p>登校に子供が橋を使っています。平成 30 年度、それ以前にある程度想定されていたかと思いますので、その時点で橋の懸念について、あらかじめ示していただければよかったですと思います。教育委員会などと連携して、橋が撤去される可能性があると言っても、対象地区の通学区域（校区）に通達するなどがあれば入学前に学校を検討することができたなと思いました。</p> <p>橋の撤去についても今より余裕をみて、時間的・段階的にしてもよかったですのではないかと思います。個人的には耐震性の問題などには一定の理解は示しているつもりですが、「2 年後です」のような手法については納得しておりません。</p>	<p>点検結果で健全性Ⅲ判定及びⅣ判定の橋を対象に修繕工事を実施しています。</p> <p>対象の橋を、一度に修繕することはできないため、優先順位を設け、順番に対策方法を検討し、工事を行います。</p> <p>第一跨線橋については、平成 30 年度の点検でⅢ判定が判明して以降、修繕ではなく、架け替えも含めた検討が必要であったため、対策方針の決定に時間を要していました。</p>
<p>JR 芦屋南再開発案件では市議会と折り合いがつかず再開発が進んでいないが、本案件も同様の事態となり工事が進まなくなるようなことはないか。人命に関わる要素が強いため、説明会以降、計画通り進捗するようにしていただきたい。</p>	<p>スケジュールについては、JR と協議を密に行い、計画通りに進めるように努めます。</p>
<p>利便性のために今後何十億もの費用を掛けるのはどうかと思います。他の橋との費用対効果を比較すると極端に悪いのではないのでしょうか。</p>	<p>例えば、開森橋の架替えは総額で 4.5 億円ほどかかっていますが、これは地下に障害物があったためです。当初架け替えに必要な費用は約 2 億円と設計しており、撤去は 1 億円もかかっていません。</p> <p>開森橋より規模の小さな第一跨線橋の費用が高い理由は、1 週間のうち 2 時間程度しか作業ができないためです。</p>